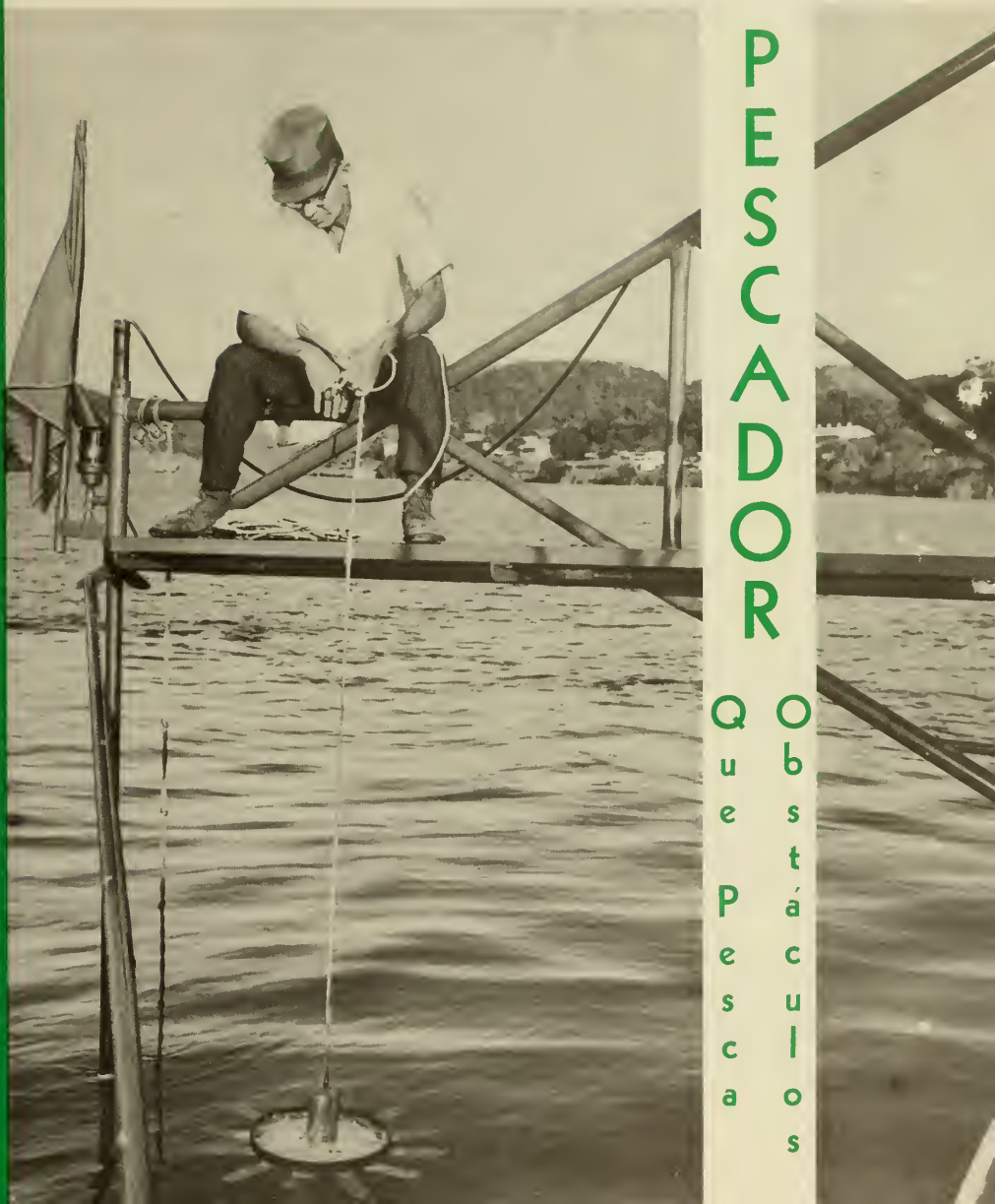
THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- El Carnaval
- Biografía de una Carretera
- "Barriendo" el Canal
- Aguce el Ingenio, Gane Dinero



PESCADOR

Que Pesca Obstáculos

Vol. 1 — No. 7
Febrero 1, 1963

99-1-338-C.1

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

JOSEPH CONNOR, Encargado de Prensa

Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR

Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal

De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

¿QUIEN SOY? . . .

EL ESPIRITU DEL CARNAVAL; de la música y el canto y la alegría envueltos en serpentina y salpicados de confetti. Dato de hace muchos siglos y nada ni nadie ha podido erradicarme del alma del hombre. Saturnalia. Fasching. Mardi Gras. Fastnacht. Carnival: en todos los pueblos, en todas las edades, surjo anualmente para liberar al ser humano de sus diarios afanes y tribulaciones y entregarlo de lleno al sano jolgorio, al baile y al canto irrefrenables, al júbilo explosivo y sin mesura.

Reino con Momo por 4 días consecutivos de euforia colectiva en los cuales quedan proscritas las penas y preocupaciones y tiene vigencia tan solo la dicha de vivir. Lo ilusorio adquiere vigor de realidad y materializan en esos días los sueños más caros y los anhelos más recónditos.

Dénse todos al júbilo y la momería; que sus bocas disfruten el sabor a canción y a confetti; a besos y risas.

Una pausa al diario bregar por la existencia es saludable y conveniente para volver a afrontar las penalidades y luchas con renovadas fuerzas y un reverdecer de esperanzas.

INDICE

Carnaval 3
Feria del Colegio Javier 4
"Barriendo" el Canal 5
Aguce el Ingenio y Ganará Dinero 6
Todos unos Catedráticos 7
Biografía de una Carretera 8
Ascensos y Traslados 10
Historia del Canal 12
Jubilaciones 12
Aniversarios 13
El Peaje Más Alto y Bajo 16

NUESTRA PORTADA

NO, NO ESTA PESCANDO. John Flynn, miembro de la tripulación técnica de la lancha *Shad*, hunde en el agua un aparato electrónico utilizado para determinar la presencia de obstrucciones en el fondo de la ruta de navegación del Canal. El aparato se emplea para corroborar datos obtenidos con el sistema de sonar. Mayores detalles aparecen en página 5 de esta edición del REVIEW.

C A R N A V A L

Grandes y chicos, ricos y pobres comparten la alegría del carnaval que hace una pausa al diario bregar, disipa las penas y enciende la chispa del entusiasmo.

EL CARNAVAL está aquí de vuelta y la ciudadanía se apresta para participar en las festividades que este año se inician el sábado 23 y concluyen en la madrugada del 27 de febrero, miércoles de ceniza.

Esa la fecha formal, ya que el período pre-carnestoléndico se inició al izarse las banderas que señalan el reinado de Momo, en las fechas siguientes: en Panamá el 5 de enero; en Balboa, el 9; en Paraíso y Santa Cruz el 18; en Rainbow City y Margarita el 26 de enero.

Dos Reinas—madre e hija—participaron en las ceremonias de izar la bandera del carnaval de Palo Seco el 18 de enero: Angela Calderón, Reina de Palo Seco en 1962 y su hija Zenaida Avila, Reina de Palo Seco este año.

Seguidamente empezó la pugna por la Corona entre las bellas candidatas a Reina de las distintas comunidades, centros sociales y comparsas o grupos.

En la Zona del Canal las ceremonias de coronación de la Reina se efectúan el día 15 del mes en curso con todo esplendor y en medio de la general alegría de los concurrentes. Seguidamente se efectuará el Gran Baile de Gala en la Casa de Huéspedes Tívoli el jueves 21.

La Reina del sector Atlántico de la Zona del Canal será coronada en el Breakers Club el viernes 22 de febrero, celebrándose seguidamente un suntuoso Baile de Gala en su honor.

El sábado 23 tendrá verificativo la Coronación de la Reina del Carnaval de Panamá en el Estadio Olímpico. Ya en horas del día Su Majestad recibirá el saludo oficial del Ministro de Relaciones Exteriores y será recibida en audiencia por el Presidente de la República de Panamá. A la ceremonia, que se efectuará al mediodía, asistirá igualmente la Reina de la Zona, la de la Colonia China y otras realezas.

A la 1:30 de la tarde el Alcalde hará entrega a las Reinas de las "Llaves de la Ciudad de Panamá," simbolizando su hegemonía y reinado sobre la misma.

Por la noche, después de la Coronación de Su Majestad, habrá bailes populares en todos los hoteles, centros sociales, toldos y sitios de diversión.

El domingo 24 será el día tradicional de la Pollera, iniciándose los actos con un grandioso desfile de la Reina de la Zona, acompañada por el Dios Momo, por todo su reinado de la Zona, pasando

(Pasa a la página 4)

Las carrozas de la Colonia China siempre llaman la atención por lo suntuosas e imaginativas.

Carnaval

(*Viene de la página 3*)

luego a Panamá donde se celebrará un Tambor de la Alegría en el Club de Golf, con asistencia de todas Sus Bellas Majestades y Cortes.

Las Reinas pasarán después al Hipódromo Remón donde se correrá el Clásico Carnaval.

Por calles y rúas capitalinas desfilarán más tarde las comparsas de Polleras y Montunos para regalo de la vista y júbilo universal.

Esa noche en el Ateneo de Ciencias de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos habrá un "Tambor de Orden" que promete ser la nota culminante del día. De allí pasarán Sus Majestades a sus Palacios (el Hotel Panamá-Hilton para la Reina de Panamá).

El lunes de carnaval habrá batallas de confetti y serpertinas a lo largo de la Avenida Central y otras calles de la ciudad. De noche, la Reina zoneíta hará un recorrido por sus dominios, visitando centros sociales, hoteles, toldos y las comunidades de su feudo. También irá al Gran Baile de Disfraces en el Panamá-Hilton, donde la Reina de Panamá recibirá a Sus Majestades de la Colonia China, de la Zona del Canal y otros reinados.

El gran día lo será el Martes de Carnaval con su tradicional desfile de carros alegóricos que se efectúa en horas de la tarde.

Hermosos carruajes con suntuosos decorados servirán como estuche a la joya eurítmica de cada Reina y cada Dama de Honor. Murgas y orquestas agitarán los aires con sus alegres tonadas, mientras que las comparsas de vistosos disfraces competirán entre sí por los premios a la más original, la más alegre y la más bulliciosa.

En sus ya mencionados "Palacios Reales," las Reinas y sus Cortes presidirán sobre el baile y la euforia general.

Cuando se haga "tan tarde que ya casi sea temprano" se dará inicio el tradicional "entierro de la sardina," entre lúgubres marchas fúnebres, súbitamente interrumpidas por los últimos brotes de la alegría recalcitrante. Los celebrantes, portando cirios encendidos, llorarán en mofa la muerte del carnaval, relamiéndose, para sus adentros, con la idea de que el carnaval renacerá dentro de 11 meses.

Cuando ya el alba apunte en el horizonte, los festejantes, abandonando sus alegres disfraces y máscaras, se pondrán nuevamente el cotidiano disfraz y la máscara de personas serias.

Los devotos acudirán a los templos a ser ungidos con la ceniza del arrepentimiento.

El Gobernador Fleming platica con el Rev. Juan D. Iriarte, centro, Director del Colegio Javier y con el Rev. Jesús Hergueta, Prefecto de la escuela primaria, durante la Feria Javier del año pasado.

50,000 Espectadores a la Feria Javier

UNA DE LAS ferias que más público atrae en la República de Panamá es la del Colegio Javier, que este año se celebrará en las instalaciones del plantel del 2 al 10 de febrero.

La VI Feria Exposición Comercial, Industrial y Eléctrica Javier será inaugurada por el Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias de Panamá, Dr. Felipe Juan Escobar a las 7 p.m. del día 2.

El Canal de Panamá participará también en esta feria, habiendo reservado su lugar de exhibición a la entrada del plantel y frente a la piscina del colegio.

Alrededor de 50 firmas del comercio y la industria de Panamá participarán en esta feria anual del Colegio Javier, que espera la visita de unas 50,000 personas este año. El año pasado acudieron 40,000.

Los alumnos del plantel también participarán en la feria, exhibiendo sus trabajos manuales, de biología y del arte de embalsamar animales.

Esta VI Feria Exposición Comercial, Industrial, Eléctrica Javier se celebra a beneficio del plantel, especialmente para la terminación del gimnasio que se está construyendo a un costo de $200,000 y para la futura construcción de la iglesia, calculada en $150,000.

El Colegio Javier educa a los niños desde el kindergarten hasta el quinto año y se obtienen los grados de bachiller en ciencias, letras y filosofía.

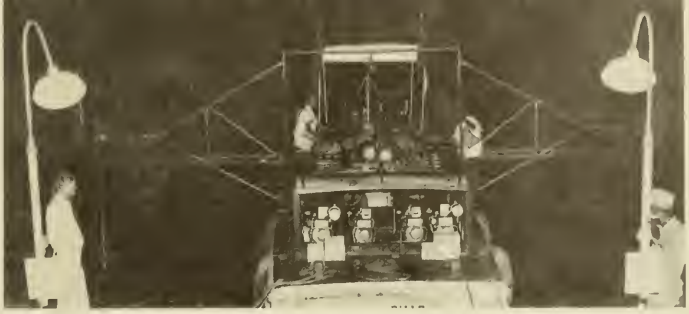
No hace mucho se presentaron 31 alumnos panameños para un concurso de becas de la Academia Militar de West Point, aprobando 12 de ellos y eligiéndose a 8 en la República de Panamá, 3 de los cuales eran del Colegio Javier, quienes ocuparon los tres primeros puestos en las calificaciones.

El día 3 de febrero será dedicado a la Zona del Canal como el Día de la Amistad. El Canal de Panamá tendrá varios aparatos de Selectrovisión, cuadros demostrativos, música al órgano por el conocido artista nacional Frank Azcárraga, miembro del Servicio de Guías de la Zona del Canal.

Todas las noches habrá espectáculos diferentes y la noche final el Presidente

(*Pasa a la página 11*)

Antes de zarpar del muelle de Gamboa, se coloca en la tarima volante el "peje" electrónico. Otro similar va al lado contrario y un tercero, bajo el casco de la lancha. Los aparatos de sonar sumergidos, "barren" el fondo a un palmo de 40 pies. El objeto puntiagudo que aparece abajo es uno de los "pejes" sumergidos.



Antes de romper el alba, los técnicos abordan la lancha Shad para salir en su misión de encontrar obstrucciones a la navegación que pudiesen estar sumergidas en el fondo del Canal entre Gamboa y Pedro Miguel.

"Barriendo" El Canal

LOS MADRUGADORES o afectados de insomnio; las aves tempraneras y una que otra estrella parpadeante, prendida aún al planfón del cielo, podrían ver, antes de romper el alba, a la lancha *Shad* navegando en las cercanías del Corte Gaillard, los ojillos rojo y verde de sus luces, brillando en la penumbra.

Andando queda, casi cautelosamente, a 8 nudos de velocidad, se diría una bestia prehistórica husmeando en las profundidades en busca de su presa.

La lancha marcha, vira sobre su propia estela, avanza luego en círculos, inspeccionando las áreas dragadas el día anterior para descubrir la presencia de obstáculos a la navegación, ya estuvieren aflote, ora sumergidos.

El ceño adusto, grupo de técnicos se inclina sobre aparatos electrónicos llevados abordo, mientras la embarcación maniobra sobre las mansas aguas, desde Gamboa hasta Pedro Miguel. Como alas desplegadas, una armazón de acero se proyecta a babor y a estribor de la nave, cubriendo en total unos 40 pies de largo. El generador regurgita gasolina y suple la fuerza motriz que requiere el funcionamiento de los aparatos mecánicos. De ellos se valen los técnicos de la Sección Hidrográfica del Canal de Panamá para explorar las profundidades, en busca de obstáculos u obstrucciones sumergidas en la ruta usada por las naves que cruzan el Canal. Puede tratarse de cieno agitado por las hélices o de piedras y rocas hundidas en las aguas.

La tarea de descubrir esas obstrucciones se realiza muy de mañana, con la ayuda de dispositivos electrónicos, desde 1940. En años anteriores se hacía mediante sencilla tubería de arrastre en profundidad.

Pero con el incremento de tránsito marítimo que provoca caída en el nivel del agua en el lago y el inicio de las obras de ensanche del Corte Gaillard y reducción en la estación seca del volumen de agua que fluye al lago, el problema de los obstáculos a la navegación se agudizó.

La patrulla matutina se realiza ahora en lancha equipada con aparatos de "sonar," apodados "pejes" que se sumergen a 2 pies bajo la superficie y emiten señales sobre la profundidad que son registradas en tres receptores instalados abordo. Cada receptor e indicador es operado por un técnico. Cualquier "bulto" que se proyecte arriba de los 42 pies de profundidad es llevado inmediatamente a la atención de la División de Dragado.

La exactitud que esto exige, demanda estrecha vigilancia de los ciclos que registre el generador cosa que debe controlarse para que no exceda 2 décimos de ciclo de variación de los 60 ciclos indispensables.

Hace poco, cuando el nivel del lago estaba escasamente debajo de los 87 pies, el "bulto" más alto conque se tropezó estaba a 45 pies bajo la superficie.

Cuando el área pesquisada requiere atención inmediata, se hace una llamada de emergencia a la División de Dragado, Capitanía del Puerto de Cristóbal y de Balboa y se alerta, igualmente, a la Dirección de Marina y a la de Ingeniería y Construcción.

La División de Dragas se pone en movimiento para remover el obstáculo y se da aviso a los Prácticos del Canal, marcándose el sitio peligroso con una boya, si fuere necesario.

Durante la estación lluviosa, estando alto el nivel del Lago Gatún, el patrullaje matutino en la ruta de navegación central es suficiente. Pero en la estación seca, cuando desciende el nivel, se hacen hasta tres y cuatro inspecciones de día

(*Pasa a la página 11*)

Dos cartógrafos, Armando de Sedda (primer plano) y Raymond Kielhofer, cotejan y examinan en los cuadros los datos sobre profundidad que van siendo registrados.

AGUCE EL INGENIO Y GANARA DINERO

Tres funcionarios del Canal de Panamá reciben de manos del Gobernador Robert J. Fleming, Jr., sendos relojes de oro como Premio a valiosas sugestiones hechas por ellos. Aparecen (de izquierda a derecha) Cyrus W. Field, Owen J. Corrigan y Ray M. Smith.

Compartiendo los honores principales en el Programa de Premios por Incentiva del Canal de Panamá en 1962 se encuentran tres empleados de la División Industrial: Cyrus W. Field, Ray M. Smith y Owen J. Corrigan. Estos recibieron $260 cada uno por idear un procedimiento nuevo y más económico para la fabricación de tuberías de pontón de 28 pulgadas. La adopción de esta sugestión representa un ahorro anual estimado de $23,633.

Además del ahorro, mejoramiento técnico y el aumento en la producción, se obtuvieron resultados adicionales tales como el aumento de la eficiencia del taller de la División Industrial facilitando así artesanos para otras necesidades.

Otros ganadores en 1962 fueron:

Roy R. Burgener, División de Electricidad, con un premio adicional de $375 por la conversión de repetidores de impulso de microondas para circuitos telefónicos;

Vincent Biava, División de Dragas, $250 por un nuevo método de reacondicionar los ejes intermedios y cojinetes en las dragas de cucharón;

Herman H. Keepers, División de Dragas, $225 por una manera de repasar a máquina y adaptar interruptores de gas de acetileno a operación eléctrica.

Estas tres ideas, además de representar una suma adicional de dinero para los interesados ocasiona un ahorro total anual en las operaciones del Canal de aproximadamente unos $15,000.

En total hubo 57 ganadores de premios por incentiva en el año de 1962. Sus ideas sobre métodos nuevos y mejorados, mejoramiento de productos y ahorros en potencial humano, materiales y tiempo, y la reducción de riesgos a la seguridad representaron más de $3,200 y se espera que mejoren el costo por la operación del Canal en una suma mayor de $52,000 anual.

Dieciocho de los ganadores de premios por incentiva eran empleados de la Dirección de Marina, 10 de la Dirección de Ingeniería y Construcción y 5 o más cada uno de la Dirección de Asuntos Civiles, Dirección de Abastos y Servicios Comunales, Dirección de Salubridad y unidades de personal.

"Si cada individuo usa su imaginación en la búsqueda de mejoras, tendremos inmensos recursos de donde obtener el agua fresca para el pozo del progreso," manifestó el Presidente John F. Kennedy recientemente en una declaración sobre los valores vitales del sistema de sugestiones.

"Para mantener nuestra marcha hacia adelante," dijo, "es imperativo que tengamos un brote constante de ideas constructivas hacia todos nuestros problemas, grandes y pequeños, desde los que requieren la atención de profesionales y expertos hasta los que requieren el conocimiento práctico del trabajador."

Aquí, profesionales, expertos y mujeres y hombres trabajadores, fueron los otros ganadores de premios por incentiva del Canal de Panamá durante 1962:

DIRECCION DE MARINA

(Oficina del Director)

Ethel W. Brown, $25. Anuncio en el Semanario sobre Servicio de Lavandería.

División de Navegación

Richard A. McClean y William T. Lyons, $25 cada uno. Botones de resguardo para radioteléfono.

John Chandler, Jr., $15. Sacos mensajeros para lanchas.

Frank V. Kerley, $15. Ceremonia del Puente Ferry Thatcher.

Russell A. Weade, $25. Luces en Las Cruces.

Frank R. Costanzo, $20. Uniformes para pasabarcos del Canal y Ayudantes de la División de Esclusas.

Paul Badonsky, $15. Ganchos para carteras en mesas de Cafetería.

John M. Klasovsky, $50. Protección Catódica para compuertas.

John M. Klasovsky y C. V. Scheidegg, $15 cada uno. Seguridad de Buzos de Esclusas.

Raymond L. Whitney, $15. Seguridad para visitantes a las Esclusas de Miraflores.

Everett White, $15. Sombreros Uniformes.

Carlos Meléndez y Eliot J. Brathwaite, $12.50 cada uno. Extinguidores de Incendio en las locomotoras de las Esclusas.

Raymond J. Dixon, $15. Indice de números telefónicos.

División Industrial

Earl R. Boland, $25. Cubierta de Mamparo.

Henry Heppenheimer y Richard L. Pennington, $40 cada uno. Nuevos diseños de soldador.

Thomas V. Frost, $45. Mejoras a la máquina de balance.

Carl H. Starke, $125. Tubería de draga de 28 pulgadas.

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

(Oficina del Director)

Russell T. Wise, $25. Sobre botar basura en las carreteras.

División de Contratos e Inspección

Shirley Finlason, $125. Cartas rutinarias a los contratistas.

División de Electricidad

Delma A. Swafford, $25. Sobre botar basura en las carreteras.

División de Mantenimiento

Owen W. Smith y George P. Fullman, $15 cada uno. Interruptor de seguridad.

John W. Acker, $25. Ruedas abrasivas.

Roderick N. Macdonald, $15. Material antiresbaladizo para escaleras.

De Leon Tschumy y William I. Hollowell, $40 cada uno. Agrumador impulsado por cadena y rueda dentada.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

División de Bomberos

Calvin Shepherd, $20. Luz de urgencia.

Museo-Biblioteca

Evelyn H. Howell, $15. Cabos de lápices.

División de Policía

Russell E. Oberholtzer, $25. Reconocimiento de Autobuses Escolares.

Anthony Malagutti, $20. Reglamentos de tránsito.

Morris E. Cherry, $15. Agua.

John Kozar, $25. Protección sanitaria para policías.

División de Correos

Joseph L. Sestito, $20. Tarjetas de alquiler de apartado postal.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

Cyrus A. Morris, $15. Mejoras al Cuarto IBM y substitución de formulario.

Warren D. Marquard, $100. Registro de Existencia.

Ashton D. Worrell, $15. Protección contra accidentes.

Eugene A. Johnson, $15. Rampa de descargar.

George E. Shoemaker, $15. Números verificables por sí mismos.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Hospital Gorgas

Margaret C. Yerkes, $25. Sobre botar basura en las carreteras.

Hospital de Coco Solo

Alfredo Archibald, $20. Chalecos fosforescentes.

Fred L. Workman, $25. Luces antipánico en elevadores.

Earl L. McClean, $15. Sacos.

Luis E. Wong, $25. Dispensario de Gamboa.

Unidades de Personal

Mabelle B. Walker, Ramo de Administración, $15. Calcomanías del Sello de la Zona del Canal.

Joyce H. Boatwright, Planificación, $15. Conveniencias de la cafetería.

María Hernández, Oficina del Gobernador, $15. Fotos de los Gobernadores en la Rotunda.

Eloise Smith, Oficina del Secretario, $15. Perforación uniforme.

Henry M. Winter, Departamento de Seguridad, $15. Papel enjabonado en equipos de primeros auxilios.

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

División de Ferrocarril

Chris E. Haywood, $15. Horario de la Estación de Gasolina.

Arthur B. Rigby, $15. Riesgos contra la seguridad en el Puente de Miraflores.

División de Terminales

Joe R. Sanders, $25. Escalerillas de rescate.

DIRECCION DE PERSONAL

(Oficina del Director)

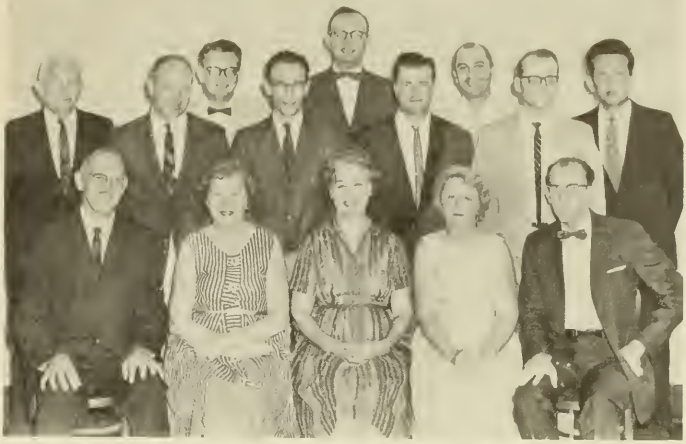
Nina J. Jenkins, $20. Manejo del Emblema Nacional.

Carlos M. García de Paredes, $15. Indice de títulos de libros nuevos.

CONTRALORIA

(División de Contabilidad)

Helen T. Kat, $20. Distribución de trabajo.



Aparecen aquí los Catedráticos del Colegio de Cursos Pre-Universitarios de la Zona del Canal: primer plano de izquierda a derecha, Subert Turbyfill, Mary Journeay, Dr. Dorothy Moody, Srta. Margaret Gately y Kenneth Vinton; segunda fila: Shephard Clark, Morris Finklestein, Charles R. Bowen, DeWitt Myers, Dr. Kenneth Lake y Donald Musselman; al fondo: Dr. James Johnson, Dr. Charles L. Latimer, Jr., Decano del Colegio y Clarence Vosburgh.

Todos Unos Catedráticos

EL COLEGIO de Cursos Pre-Universitarios de la Zona del Canal tiene una característica que pocos colegios y universidades comparten: la de que cada uno de sus catedráticos permanentes ha sido aceptado como miembro de la Asociación Americana de Profesores Universitarios. Pocas son las instituciones educativas que puedan ufanarse de lo propio, ya que los requisitos de ingreso exigen, como mínimo, el grado de Master más 3 años de magisterio al nivel colegial.

El hecho de que todo el cuerpo docente haya merecido esa distinción constituye prueba evidente de la idoneidad de sus catedráticos y es elocuente reconocimiento del rigor con que se selecciona al profesorado del Curso Pre-Universitario de la Zona del Canal.

El C.Z.J.C. fue aceptado por la Asociación Americana de Colegios Pre-Universitarios desde su fundación hace una treintena de años. Está enteramente acreditado por la Asociación de Colegios y Escuelas Superiores de los Estados Centrales hace más de una veintena de años. El último honor dispensado, representa, pues, el tercero que se le confiere.

La Asociación Americana de Profesores Universitarios es una entidad nacional ética y profesional para profesores de enseñanza superior y corresponde a la Asociación Médica, para doctores, o al Colegio de Abogados para el ramo legal.

Algunos miembros del profesorado del C.Z.J.C. han pertenecido a dicha asociación por varios años. En marzo pasado quedó oficialmente establecido el Capítulo Correspondiente de la Zona del Canal, cuando el Vice Gobernador W. P. Leber, les hizo entrega de las Credenciales expedidas por la organización matriz. Los dignatarios del Capítulo local son: el Sr. Turbyfill, presidente; el Sr. Brown, vicepresidente; y la Srta. Cately, secretaria.

La asociación nacional tiene su sede en Washington, D.C. y es miembro fundador del Consejo Americano de Educación y miembro de la Asociación Internacional de Profesores Universitarios y Catedráticos.

De su propia iniciativa y en colaboración con otros organismos ha propiciado la formulación, reconocimiento y observancia de los principios y prácticas relativos a la libertad académica y de cátedra.

Los automovilistas que entran a Panamá encuentran una carretera pavimentada y magníficos nuevos puentes desde el lugar de la frontera de Paso de Canoa en el pueblo de Concepción y después de la ciudad de David en la Provincia de Chiriquí. En el área de Puerto Escondido se está pavimentando ahora, pero el tránsito es diario. Al este de ésto, los vehículos deben tomar por la carretera de la costa, la cual será pasada por alto cuando la ruta oficial, que es más corta, sea terminada. El concreto comienza nuevamente en Santiago y sigue a todo lo largo hasta el Canal.

CADA MES la Carretera Interamericana desde Texas hasta el Canal se acerca más a su meta: una firme carretera de dos veredas, de 3,142 millas hasta Centro América.

Los Estados Unidos asignaron el otoño pasado $32 millones para unirlos a los $16 millones depositados por Guatemala, Nicaragua, Costa Rica y Panamá para la terminación de algunas secciones y la reparación de otras para proporcionar una carretera utilizable en toda época del año.

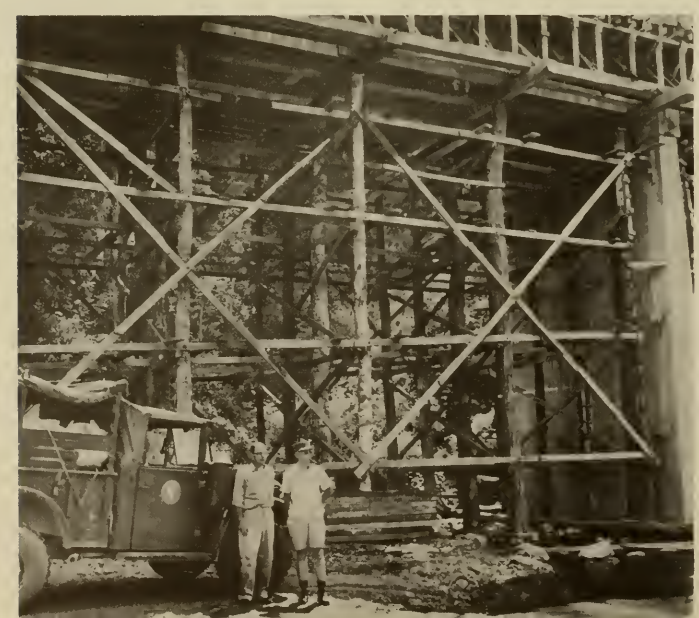
El tránsito durante todo el año es ya un hecho cumplido. Algunos tramos son escabrosos y sin pavimentar. Otros están sujetos a desmoronamientos. A lo largo de algunos tramos los vehículos viajan por caminos que no estarán en la ruta de la carretera terminada.

El Departamento de Carreteras Públicas de los Estados Unidos ha proporcionado ayuda técnica para el proyecto completo Interamericano.

Uno de los tramos que más trabajo ha dado en recientes años fue aquel en Costa Rica cerca de la frontera con Panamá. Requirió 44 puentes modernos, incluyendo muchos con armazones de

BIOGRAFIA DE UNA CARRETERA

Los viajeros descansan bajo el recién edificado andamiaje que sirve de sostén provisionalmente a los pilares de concreto de uno de los nuevos grandes puentes en Costa Rica.



acero. Todavía hasta fines de mayo, los automovilistas tenían que vadear 19 ríos. Ahora todos los ríos tienen puentes, ya sean temporal o permanentemente. Pero un acceso incompleto a un puente requiere todavía vadear aguas poco profundas.

Automóviles de México, Canadá y de California a Vermont han estado rodando hacia Panamá procedentes de Costa Rica. Ellos visitan los sitios turísticos en el interior y las ciudades terminales, y en la Zona del Canal. Algunos automovilistas siguen directamente hacia las Esclusas de Miraflores al llegar.

Muchas personas del Canal han conducido por toda la carretera o partes de ella, y otros proyectan hacerlo.

Desde 1937, cuando el "Camino hasta los Estados Unidos" se convirtió en un proyecto encomendado, los empleados del Canal han estado entre los zapadores de la carretera y sus decididos sostenedores en los Estados Unidos y otras partes.

El mismo Canal ha dado estímulo y ayuda informal a la empresa. Otra agencia de la Zona ha contribuído permanen-

temente a plan físico de la carretera. Este es el Servicio Geodésico Interamericano que tiene sus oficinas principales en Fuerte Clayton. Está ligado al Ejército de los Estados Unidos en el Caribe.

El SGIA ha tenido disponibles sus habilidades cartográficas cuando se les ha solicitado proporcionar datos del terreno generalmente útiles en la selección de rutas detalladas para puentes o niveles de caminos.

Hé aquí una muestra de lo que es hoy la carretera:

De las 321 millas de extensión en Panamá desde la ciudad capital hasta Costa Rica, unas 205 millas están pavimentadas de concreto. Los tramos pavimentados en el extremo este son desde la ciudad de Panamá hasta Santiago, y en el extremo oeste desde la frontera de Costa Rica hasta un punto en el área de Puerto Escondido (vea mapa.) Esto deja, en las Provincias Centrales, algo más de 100 millas de carretera de superficie áspera que hace disminuir la velocidad del vehículo.

Los brincos y saltos de la polvorienta carretera siguen la ruta del pavimento eventual, pero la mayor parte pasa por la ruta costanera de la vieja carretera nacional. Desde este sector pueden verse bellos paisajes del mar y las montañas. Ese tramo se convertirá en un camino secundario cuando la nueva y más corta ruta sea construida.

Unas 28 millas de la nueva carretera están sin construir o bajo contrato. La asignación hecha por los Estados Unidos el otoño pasado incluyó $7.2 millones para unirse a los fondos para esta construcción, y para pavimentar otras 35 millas ahora parcialmente construidas, pero no abiertas al tránsito, entre Santiago y El Pajal.

El acuerdo básico de los Estados Unidos con los países de la América Central y Panamá era de proporcionar el 2/3 del costo de la carretera de fuerte superficie (asfalto). Panamá, sin embargo, decidió pagar la diferencia y cubrió su tramo entero con concreto, en vista del hecho de que esta es la única carretera en el país que une la capital con las provincias del Interior.

La cubierta con asfalto en Costa Rica será hecha en más de 150 millas del tramo de 410 millas de ese país. Cerca de 206 millas han sido ya pavimentadas. En la sección de 17 millas que se eleva para cruzar el paso de 12,000 pies entre San Isidro General y Cartago, son necesarios el ensanche y reacondicionamiento, así como también la remoción de áreas de derrumbes y la estabilización de la fundación del camino. La partida de los Estados Unidos para este trabajo es de $13.8 millones.

Cruzando el Río Chiriquí Viejo se encuentra esta nueva estructura de cuatro tramos que es uno de los primeros puentes cruzados por los turistas que entran a Panamá procedentes de Costa Rica.

En Nicaragua, solamente una sección final de 28 millas debe ser pavimentada del total de 238 millas. Los fondos de $1 millón aportados por los Estados Unidos están ya disponibles.

En Honduras, el tramo entero de 97 millas está pavimentado. Lo mismo puede decirse de las 126 millas de carretera de El Salvador.

En Guatemala, unos $8.2 millones de la asignación de los Estados Unidos serán gastados para 170 millas de trabajo de carretera. La mayor parte de ésto serán para las 95 millas entre la frontera de México y San Cristóbal.

En el pasado, este sector ha estado cerrado a menudo por derrumbes. El trabajo incluirá la remoción de éstos, construcción de muros, construcción de bases, ensanche y eventual pavimentación. Actualmente unas 158 millas de la carretera de 313 millas de Guatemala está pavimentada.

México ha construido toda su carretera sin ayuda extranjera. Solamente unas 60 millas del tramo total de 1,587 millas entre Guatemala y Laredo, Texas, no están cubiertas de asfalto o concreto.

Hoteles, pensiones y moteles son adecuados o mejores a todo lo largo de México y en ciudades capitales a lo largo de la ruta. Se previene a los automovilistas no tratar de hacer el viaje muy rápido. Y a pesar de los mapas, es bueno revisar las condiciones locales con la comisión de turismo en cada país antes de emprender viaje.

Al este del Canal está la última área

(*Pasa a la página 12*)

Con buen tiempo el Río Corredo, en Costa Rica, no lejos de la frontera de Panamá, es lo suficientemente poco profundo para ser vadeado. Pero el tránsito durante todo el año en la Carretera Interamericana requiere una estructura de acero con fundaciones lo suficientemente fuertes para resistir las crecientes que descienden de la Cordillera de Talamanca.

ASCENSOS Y TRASLADOS

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de diciembre al 5 de enero aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificaciones no aparecen.

RAMO DE ADMINISTRACION

Mercedes T. Palomeras, Estenógrafa del Proyecto del Puente de Balboa.

Stephen W. Thorne, de Impresor de Títulos a Capataz de Impresores.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Henry C. de Raps, de Sargento de Policía, 3ª Clase, a Sargento de Policía, 4ª Clase.

Emmett A. Collins, de Policía Raso a Sargento de Policía, 3ª Clase.

División de Escuelas

Lucile G. Feeney, de Maestra Substituta a Maestra de Escuela Primaria y Secundaria.

Wilfred G. Earle, de Capataz de Obreros (Trabajos Pesados), a Capataz de Encargados de Mantenimiento.

Stanley M. Hawkins, Roy Flemming, de Capataz de Obreros (Aseador), a Primer Capataz de Obreros (Aseador).

Nicolás Barría, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Obrero (Aseador).

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

División de Electricidad

John B. Corliss, Jr., de Electricista a Jefe Capataz Operario-Inspector (Sistemas de Electricidad).

José Dixon, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Ayudante Electricista.

División de Dragas

Scott J. McKay, de Maquinista, Remolcador o Ferry, División de Navegación a Maquinista, Remolcador.

Jesse De W. Tate, de Capataz General de Electricistas a Jefe Capataz (Guías Eléctricas para la Navegación).

Howard Green, de Capataz de Encargados de Mantenimiento de Guías para la Navegación a Capataz de Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

LeRoy A. Cooper, Edmond C. Elliot, de Mecanógrafo a Sub-Jefe Apuntador de Tiempo.

Anderson G. Dow, de Oficinista a oficinista (Procuración).

Oscar S. Green, de Oficinista a Oficinista Encargado de la Propiedad.

Sidney A. Richards, Harold G. Walkes, de Mecanógrafo a Apuntador de Tiempo.

Everton R. Archbold, Bertram M. Ramsey, Homer E. Welsh, de Oficinista a Apuntador de Tiempo.

Rudolph A. Richards, de Oficinista a Despachador de Lanchas.

Luis G. Fields, de Capataz (General), a Capataz de Encargados de Mantenimiento.

Victoriano Carrión, de Trabajador de Guías para la Navegación, a Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

División de Mantenimiento

Agustín Carrera, de Pulidor de Cemento (Limitado), División de Esclusas, a Pulidor de Cemento.

Aureliano Bejarano, de Obrero (Trabajos Pesados), a Tendedor de Cañerías.

Dionisio Navas, de Obrero (Aseador), a Obrero (Trabajos Pesados).

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Dr. Edward W. Healey, de Médico Residente (2º Año), Hospital Gorgas, a Médico (Medicina General y Cirugía), Hospital de Coco Solo.

Elizabeth M. Hayden, de Enfermera (Medicina General y Cirugía), Hospital Gorgas, a Enfermera Jefe (Psiquiatría), Hospital de Corozal.

Edward T. A. Sterrett, de Obrero (Aseador), División de Electricidad, a Auxiliar de Enfermera (Lepra), Leprosorio de Palo Seco.

Andrés Barría, de Obrero (Pesado-Restricción de Plagas Nocivas), División de Sanidad, a Cuidador de Animales, División de Medicina Veterinaria.

Jorge Torres, de Mozo de Oficios, Hospital, a Auxiliar en el Servicio de Sala, Hospital Gorgas.

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Ernest B. Rainier, de Ayudante Principal al Capitán del Puerto, a Capitán del Puerto.

Andrew Stohrer, de Práctico del Canal a Ayudante Principal del Capitán del Puerto.

Kenneth S. Roscoe, Richard C. Segeant, de Práctico del Canal a Ayudante al Capitán del Puerto.

Preston M. Trim, Jr., de Controlador de Tráfico Marítimo a Sub-Jefe Controlador de Tráfico Marítimo.

Carlos L. Irumluig, Marinero de la División de Dragas.

División de Esclusas

Dixie P. Bender, de Operario de Locomotora de Remolque a Operario de Esclusas (Herrero-Soldador).

George N. Stone, de Mecánico Tornero a Operario de Esclusas (Mecánico Tornero).

Bernardino Berrío, Andrés Bonilla, Luis A. de los Ríos, Melanio Moreno, de Pintor de Mantenimiento a Pintor.

Carlos Ortega, de Trabajador de Cemento o Asfalto, a Pulidor de Cemento (Limitado).

Humberto B. Stelle, de Obrero (Aseador), División de Escuelas, a Pasacables.

Vincent A. Williams, de Mozo de Oficio, División de Abastos a Pasacables.

División Industrial

Nathaniel A. Daley, de Descantillador de Fundición a Fundidor.

Alfred Braithwaite, de Obrero (Aseador) a Obrero.

CONTRALORIA

Diamantina E. Davis, de Operaria de Equipo de Oficina, a Operario de Equipo de Contaduría, División de Contabilidad.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

Clarence W. Kilbey, de Ayudante de Superintendente, Centro de Servicios Comunales, a Superintendente de Centro de Servicios Comunales.

Henry J. Chase, de Funcionario Administrativo, a Ayudante del Superintendente, Centro de Servicios Comunales.

Rutherford P. Rivet, Jr., de Guardia, División de Esclusas, a Encargado de Centro de Servicios Comunales.

George A. Mercier, de Gerente de Restaurante (Proveedor), a Aprendiz de Funcionario Administrativo (Egresado de Universidad).

Francisco A. Bravo, de Oficinista a Contador.

Gertrude M. Patten, de Mecanógrafa a Oficinista.

Clifton O. Bailey, de Mensajero a Apuntador de Tiempo.

Frederick D. Simmons, de Mozo de Oficio, a Encargado de Efectivo.

George M. Weeks, de Obrero (Trabajos Pesados), a Oficinista.

Robert C. Husband, de Obrero (Trabajos Pesados), a Mensajero.

Stanford M. Clement, Stanley W. Simmons, de Obrero (Trabajos Pesados), a Almacenero.

Ralph E. Holder, de Operario de Montacargas a Capataz de Obreros (Trabajos Pesados).

McVin L. Gibbs, de Mozo de Oficio a Conductor de Camión.

Phil E. Rowland, de Mozo de Oficio a Mensajero.

Alvin Girdwood, de Mozo de Oficio a Encargado de Mostrador.

Harold C. Blackman, de Mozo de Oficio a Vendedor.

Beryl Wright, de Encargada de Mostrador a Cajera (Servicio de Comidas).

Thelma F. Ward, de Encargada de Mostrador a Vendedora.

Carlton Dawkins, de Camarero a Obrero (Trabajos Pesados).

Byron Dixon, de Camarero a Encargado de Mostrador.

Clifford A. Hinds, de Pinche a Mozo de Oficio.

División de Servicios Comunales

Concepción Barrios, Albert E. Watson, de Primer Capataz (Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios), a Primer Capataz (Predios).

Darrington A. Moss, de Obrero (Trabajos Pesados), a Primer Capataz (Predios).

Remigio Sanjur, de Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios, a Cuidador de Animales.

Florentino Duarte, Gregorio Sánchez, de Obrero a Cuidador de Animales.

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

División de Terminales

Glendora A. Dorsey, de Oficinista (Reclamos de Carga), a Ayudante, Reclamos de Carga.
Theodore L. Kaufer, de Aforador de Combustibles Líquidos, a Capataz de Despachadores Subalternos de Combustibles Líquidos (Muelles).
Joseph F. De Costa, de Estibador a Capataz de Estibadores (Muelles).
Teodomiro Erique, de Encargado de Abastecimiento de Agua a Buques, a Capataz de Pasacables.
Leonard Baldonado, de Pasacables a Carpintero (Mantenimiento).
Oscar Aguilar, Luis C. Mark, de Pasacables a Estibador.
Alfonso S. Aribo, Ernest L. Reid, de Pasacables a Encargado de Abastecimiento de Agua a Buques.
Aubrey O. Hall, Vincent J. Hall, Julio Valverde, de Trabajador de Muelles a Estibador.
Celestino Ramírez, de Trabajador de Muelles a Pasacables.
Leonard Richard, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Marcador de Carga.
Napoleón B. Ashby, de Encargado de Estación de Servicio, División de Abastos, a Marcador de Carga.

División de Transporte

Cleveland H. James, de Despachador de Vehículos a Jefe Despachador de Vehículos a Motor.
Antonio Flores, de Ayudante Reencauchador de Llantas, a Conductor de Camión.

OTROS ASCENSOS que no involucran cambios en el título:

W. Allen Sanders, Whitney E. Smith, Abogado General, Oficina de Asesoramiento Jurídico.
Lawrence Barca, Jr., Ingeniero (General), División de Esclusas.
Robert L. Rankin, Controlador de Tráfico Marítimo, División de Navegación.
Ethel W. Brown, Oficinista de Estadística (Estenografía) Oficina del Director, Dirección de Marina.
Doris J. Clendenon, Oficinista, Sección de Nóminas, División de Contabilidad.
Dudley G. Jones, Jardinero (Gerencia) División de Servicios Comunales.
Elaine E. Heyd, Mecanógrafa, Hospital de Coco Solo.
Ruby G. Smart, Mecanógrafa, División de Escuelas.
Calvin Thompson, Mecanógrafo, División de Terminales.
Virginia A. Peterson, Mecanógrafa, División de Servicios Comunales.
Stephanie Gordon, Mecanógrafa, División de Abastos.
Cynthia Forbes, Mecanógrafa, Oficina del Gerente General, División de Abastos.
Ernesto M. Stewart, Mecanógrafo, División de Dragas.
Reno G. Patrick, Salvavidas, División de Escuelas.
Alejandro Gerald, Héctor F. H. McCarthy, Haten C. Springer, de Apuntador de Tiempo, División de Esclusas.
Alvin L. Cameron, Edwin P. Carson, Carl DaCosta, Alberto H. Dogue, Cecil J. Dutton, Herman G. Edwards, William H. Foster, Aurelio J. Llorach, Pablo E. Ramos, Randolph F. Simmons, Apuntador de Tiempo, División de Terminales.
Facundo Villarreal, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

Como Desarrollar Una Buena Idea

1. No trate demasiado. No se extralimite tratando de desarrollar ideas sobre temas con los que no está familiarizado.
2. Concéntrese en sugestiones pequeñas. Las grandes ideas son magníficas, pero sencillamente no hay tantas y los premios pequeños pueden sumar a bastante en poco tiempo.
3. No dé por sentado que ya otra persona tuvo su idea. Alguien tiene que ser primero. ¿Por qué no usted?
4. Apunte cualquier idea que le venga a la cabeza aunque sean notas escasas. De otra forma puede olvidarse. Los detalles pueden completarse más adelante.
5. Verifique su sugestión totalmente, especialmente si abarca algo más que su propio trabajo. Pueden haber problemas que usted desconoce.
6. Los jefes pueden ayudar a desarrollar las ideas completamente. Puede que usted solamente tenga una noción muy vaga del alcance de la misma. Su jefe podría indicarle todas las posibilidades.
7. Deje que su imaginación corra por sí sola al desarrollar sus ideas.
8. No tenga miedo de hacer uso de ideas obtenidas por medio de discusiones informales en grupo. El premio se puede compartir, pero no deje de entregar su idea.

50,000 Espectadores a la Feria Javier

(*Viene de la página 4*)

de la República de Panamá, Roberto F. Chiari, declarará clausurada oficialmente la feria.

Entre las personalidades que han sido invitadas para asistir a la feria se encuentra el Gobernador de la Zona del Canal, Robert J. Fleming, Jr.

Los terrenos de la feria serán abiertos diariamente de 4 p.m. a 12 p.m. y el precio de admisión por día es de 15 centavos, pero habrá abonos de $1 para los 9 días.

El Director de la Feria es Carlos Eleta A., Presidente del Club de Padres de Familia del plantel. También hay dos sub-directoras, una de exposición, la señora Luz de Méndez, y otra de feria, la señora Elvia de Terrientes.

Los días de la feria han sido repartidos así: el 2, Día Típico dedicado al Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias; el 3, Día de la Amistad, dedicado a la Zona del Canal; el 4, Colegios de la capital; el 5, Noche Hebrea; el 6, Noche Española; el 7, Noche de Gala; el 8, Noche de la Colonia China; el 9, Noche de la Junta del Carnaval; y el 10, clausura por el Presidente de la República.

Entre los espectáculos habrá danzas españolas, bailes típicos, danzas hebreas, espectáculo ecuestre de Fuerte Kobbe y otras atracciones.

"Barriendo" El Canal

(*Viene de la página 5*)

o de noche, cubriendo ambas márgenes de la ruta.

La información obtenida se telefonea a la Dirección de Marina, usualmente a las 7 de la mañana, antes de que las naves empiecen a entrar a las esclusas.

A fin de determinar la exactitud de los aparatos, se les examina periódicamente mediante un dispositivo especial que se sumerge a una profundidad predeterminada e indica si existe alguna discrepancia, en cuyo caso se hacen los reajustes necesarios de inmediato.

El trabajo de los técnicos madrugadores no concluye con la inspección antes indicada, ya que tienen otras atribuciones que descargar en sus oficinas de Pedro Miguel.

Tampoco descansa la lancha, que es mantenida en reserva para cuando se detona dinamita en las obras de ensanche del Corte u otro trabajo de emergencia en la ruta de navegación del Canal.

No hace mucho, la lancha *Shad* fue llevada a la Bahía de Balboa para localizar un lanchón de arena que naufragó al chocar con un tanquero.

Actualmente se acondiciona otra lancha similar a la *Shad* y para el mismo servicio.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

MIENTRAS se excavaba como a unos 150 pies más allá de las esclusas, en el acceso del Atlántico al Lago Gatún, se descubrió una honda depresión en la roca donde el muro central debería descansar. Hubo necesidad de construir el muro a unos 200 pies más corto del lugar originalmente contemplado.

A medida que avanzaban las obras de la Represa de Miraflores surgían problemas relacionados con el tránsito de trenes. A despecho de nuevas líneas, todavía faltaban 1,050 pies de línea férrea de una sola vía para unir a Miraflores con el túnel de Corozal.

El itinerario de trenes causaba preocupación por lo intenso del tránsito de 175 trenes cada 10 horas utilizando una sola vía, o sea un tren cada 4 minutos. Como 80 eran trenes con cascajo y tierra de las excavaciones, el resto trenes de carga y pasajeros.

Un tren de 940 pies de largo marchando a 10 millas por hora llevaba 48 segundos en cubrir un riel, entorpeciendo ello la marcha de otros trenes.

Hace 25 Años

UNA MULTITUD de 2,000 personas, de Panamá y la Zona del Canal, acudieron al Aeropuerto de Albrook para presenciar el histórico arribo de seis "Fortalezas Aéreas" al Comando del Teniente Coronel Robert Olds. Los bombarderos B-17 realizaban jira de buena voluntad por Latinoamérica y cubrieron la distancia Lima-Panamá en solo 9 horas. Dos días más tarde las naves aéreas salían para la costa Occidental de los Estados Unidos.

El Almirante William DuBose, Jefe de la Dirección de Construcciones Navales, declaraba en Washington, D.C., que navíos de hasta 60 mil toneladas, de 980 pies de largo y 108 de ancho podían transitar el Canal de Panamá. Añadía que la Armada norteamericana sería suficientemente poderosa dentro de 7 u 8 años como para repeler ataques simultáneos en ambos litorales de los Estados Unidos.

En el Congreso norteamericano se presentaban proyectos de pensiones de viudez y para jubilación opcional después de 30 años de servicio en el Canal de Panamá.

En el Estadio Nacional de Panamá se celebraban los Cuartos Juegos Olímpicos Centroamericanos y del Caribe.

Hace 10 Años

REDUCCION de precios en 100 artículos de primera necesidad representaba una economía de $200,000 a los consumidores en 6 meses. Los huevos costaban entre 3 y 4 centavos menos por docena; las salchichas y carne, 1 a 5 centavos menos por libra.

Se anunció la fusión de la Contraloría y la Dirección de Finanzas con dos Divisiones y otras cuatro dependencias del Canal de Panamá.

La línea de vapores "Panamá" incluye a Puerto Príncipe, Haití, en su itinerario, sin que ello involucre cambio alguno en fechas de zarpe o arribo en Cristóbal; las naves salen de Nueva York un día antes y atrasan en un día su arribo a ese puerto.

Hace 1 Año

SE APELO a los residentes de la Zona para que no malgastaran energía eléctrica, debido a creciente demanda de fluido para operación de las esclusas y lo inusitado de la estación seca. El nivel de los lagos de Gatún y Madden bajaba rápidamente debido a la falta de lluvia.

Seis nuevas "mulas" fabricadas en el Japón para uso en las Esclusas de Gatún eran entregadas para ser probadas. Las nuevas mulas tienen el doble de fuerza motriz que las viejas y desarrollan mayor velocidad.

Se inicia la construcción de 30 alojamientos para familias en Los Ríos y Corozal, de los cuales se proyectan edificar 119 en comunidades del Pacífico.

BIOGRAFIA DE UNA CARRETERA

(*Viene de la página 9*)

sin abrir, dividiendo los sistemas de carretera de Norte y Sur América. Este es el Tapón del Darién al este de Panamá y al oeste de Colombia, a través del cual ningún tránsito es posible.

Los Estados Unidos han destinado $2 millones del costo de $3 millones para el trabajo detallado de agrimensura en donde la ruta más apropiada para tal carretera puede hacerse, y para determinar los costos estimados.

No se han votado las partidas para esa arteria de aproximadamente 450 millas que escala picos elevados y atraviesa por pantanos y selvas intrincadas. Se calcula en unos $100 millones el costo inicial de la obra.

Para dramatizar la utilidad de la Carretera Interamericana que corre del Istmo de Panamá a los Estados Unidos, se proyecta para mediados de abril, una caravana de ómnibuses que saldrá de Panamá, transportando delegados al Noveno Congreso Panamericano de Carreteras que habrá de reunirse en Washington el 6 de mayo. Muchas otras personalidades participarán en la jira que terminará en la ciudad capital de México, de donde los viajeros abordarán aviones hacia su destino final.

JUBILACIONES

AL CONCLUIR el mes de diciembre le fueron presentados certificados de jubilación a los siguientes empleados cuyos nombres aparecen seguidos del título de la posición que ocupaban al jubilarse y los años de servicio que prestaron al Canal:

Eduardo Blandón, Estibador, División de Terminales; 3 años, 20 días.

Joseph M. Cooke, Jefe Ingeniero General (Diseño), División de Ingeniería; 7 años, 8 meses, 9 días.

Felipe M. Dávila, Pintor, División de Mantenimiento; 32 años, 10 meses, 16 días.

Ralph Dugan, Jr., Policía Raso, División de Policía; 16 años, 6 meses, 18 días.

Burnett Garero, Conductor de Camión Pesado, División de Mantenimiento; 22 años, 10 meses, 2 días.

Alfred R. Graham, Enfermero, (Medicina General y Cirugía), Hospital Gorgas; 18 años, 6 meses, 25 días.

Gerald J. Jerome, Capataz de Jornaleros (Pesado), División de Dragas; 46 años, 2 meses, 11 días.

Joseph Johnson, Lavandero, Lavandería de Ancón; 22 años, 18 días.

Harold Palmer, Verificador, División de Ferrocarril; 33 años, 2 meses, 11 días.

Albert L. Pope, Inspector, Vagonero (Madera y Acero), División de Ferrocarril; 17 años, 1 mes, 23 días.

Rudolph W. Rubelli, Práctico, División de Navegación; 22 años, 6 meses, 18 días.

Anthony M. Smith, Operario de Extractor y Tambor de Lavandería, Lavandería de Ancón; 25 años, 4 meses; 11 días.

Paul S. Stewart, Policía Raso, División de Policía; 26 años, 7 meses, 6 días.

Joseph C. Stokes, Vagonero (Madera y Acero), División de Ferrocarril; 9 años, 1 mes, 25 días.

Jasper Wilmoth, Ayudante de Mecánico Tornero (Náutico) División de Dragas; 21 años, 8 meses; 10 días.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

RAMO DE ADMINISTRACION

Jean J. Sablo
Oficinista Guardalmacén (Imprenta)

30

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Carl W. Hoffmeyer
Oficinista, Unidad de Despachos de Correos

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Hubert C. Agard
Pintor

Alfredo C. Casal
Pavimentador

DIRECCION DE MARINA

Noble A. Phillips
Proyectista y Calculador

Christian S. Skeie
Operario de Locomotora de Remolque

Charles H. Arington
Guardia

CONTRALORIA

George T. Darnall, Jr.
Ingeniero de Evaluación, General

Wilmer L. Downing
Funcionario de Sistemas de Nóminas

Richard W. Fuller
Jefe Examinador de Reclamos Generales

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Warren D. Marquard
Gerente de Comisariato (Comestibles)

Henrietta L. Martin
Verificador (Lavandería)

Josephine L. Orville
Planchadora de Vestidos

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Donald O. Zobel
Conductor de Camión

20

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Fitz A. Barnes
Técnico de Laboratorio Fotográfico

Crispín S. Mayers
Guardia de Detención

John J. West
Maestro del 11º Ciclo Secundario, Escuelas Latinoamericanas

Daniel Pineda
Obrero (Aseador)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Leslie O. Anderson
Jefe Representante de Construcción (General)

Marguerite Runck
Oficinista Ayudante (Mecanógrafa)

Robert H. Elliott
Operario de Lancha

Laureano Hidalgo
Botero

Ernesto Pomare
Cuidador de Calderas

Tomás Velásquez
Marinero

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Any McFarlane
Encargada de la Fórmula Alimenticia (Cuarto de Niños)

Emilio Rodríguez
Auxiliar de Enfermera (Medicina General y Cirugía)

Syble M. Taitt
Trabajador de Despensa (Dietas Especiales)

Edna C. Tullis
Auxiliar de Enfermera (Medicina General y Cirugía)

Marquesa H. Francis
Cocinera

DIRECCION DE MARINA

Everett White
Guardia

Bernardino Berrío
Pintor de Mantenimiento

Joseph Butcher
Ayudante Operario de Esclusas

Thomas Carr
Pasabarco

Vernon A. Charles
Ayudante Mecánico Tornero

Manuel Cobo
Botero

Granville E. Downer
Contramaestre de Pasabarcos

Calixto Coliz
Ayudante Operario de Esclusas

Randolph C. Hunt
Pasacables

Carlos A. McNamee
Contramaestre de Pasabarcos

F. A. Meléndez
Ayudante Operario de Esclusas

Errington Morris
Pasabarco

Gilberto Morales
Ayudante Operario de Esclusas

José M. Ozuna
Ayudante Operario de Esclusas

Andrés Payán
Pasabarco

Virgilio Portillo
Ayudante Operario de Esclusas

Stanley Price
Pasabarco

Leofanor Renterías
Marinero (Lancha)

Jorge Urriola
Pintor

Paul H. Zimmerman
Primer Capataz de Mecánico Tornero (Marina)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Luis E. Ceballos
Jefe de Sección—Centro de Servicios Comunales

Martindale Coombs
Mozo de Oficio

Doris I. Corbin
Panadera

María D. Gil
Planchadora de Vestidos

Hildred G. Gooden
Mozo de Oficio

Enid E. Herbert
Mozo de Oficio

Hubert G. Hunter
Obrero (Aseador)

Clover Jamieson
Planchador de Camisas

Mary L. John
Encargada de Mostrador

Emily R. Malcolm
Cajera (Almacén)

Ella Jean Maynard
Vendedora (Jefe de Sección)

Lucille McLeod
Encargada de Mostrador

Myrtle E. Monrose
Oficinista—Registro del Inventario

Manuel T. Mosquera
Recolector de Basura

Angela L. Price
Vendedora

Alberto Torres
Obrero (Aseador)

Víctor Valdés
Recolector de Basura

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Herbert W. Rose
Maquinista, Locomotora, Vía Férrea

Alejandro Blanco
Conductor de Camión

Edgar C. Erskine
Verificador de Carga

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	2º Trimestre del Año Fiscal		
	1963	1962	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	101	118	162
Costa este de los EE. UU. y Sur América	621	618	427
Costa este de los EE. UU. y la América Central	112	88	143
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	531	621	257
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	81	68	55
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	232	234	160
Europa y Sur América	300	272	116
Europa y Australasia	92	92	80
Todas las otras rutas	683	653	374
Total de tráfico	2,753	2,764	1,774

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto* (En miles de dólares)		
	1963	1962	Promedio 1951-55	1963	1962	Promedio 1951-55
Julio 1962	978	931	557	$4,980	$4,776	$2,432
Agosto	950	934	554	4,926	4,749	2,403
Septiembre	909	892	570	4,617	4,523	2,431
Octubre	882	935	607	4,411	4,646	2,559
Noviembre	924	891	568	4,684	4,443	2,361
Diciembre	947	938	599	4,983	4,870	2,545
Enero 1963			580			2,444
Febrero			559			2,349
Marzo			632			2,657
Abril			608			2,588
Mayo			629			2,672
Junio			599			2,528
Total del semestre	5,590	5,521	3,455	$28,601	$28,007	$14,731
Totales del año fiscal		11,149	7,062		$57,290	$29,969

TRAFICO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN LA NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES

Nacionalidad	Segundo Trimestre, Año Fiscal 1963					
	1963		1962		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
Inglesas	308	2,117,230	316	1,915,980	301	1,874,647
Chilenas	31	174,882	38	286,785	11	66,740
Chinas	24	185,755	21	171,820	6	38,938
Colombianas	63	91,331	69	110,841	38	46,028
Danesas	72	397,934	84	372,067	58	213,240
Ecuatorianas	16	12,890	13	16,367	36	24,934
Francesas	37	189,364	33	236,800	33	147,569
Alemanas	280	1,000,528	261	764,020	44	92,509
Griegas	122	1,180,611	197	1,828,709	26	219,932
Hondureñas	79	53,146	22	27,757	96	120,854
Israelitas	26	57,516	18	103,985	----	----
Italianas	39	166,776	59	354,089	36	185,937
Japonesas	221	1,333,398	211	1,204,759	67	406,764
Liberianas	192	1,653,114	208	1,688,347	43	260,602
Holandesas	169	586,005	135	741,115	32	151,485
Nicaragüenses	16	18,358	----	----	6	4,648
Noruegas	366	2,314,623	366	2,590,858	193	747,864
Panameñas	104	452,875	106	491,125	115	604,619
Peruanas	17	91,168	28	169,320	7	13,512
Filipinas	18	55,523	21	109,732	5	28,915
Suecas	91	534,860	85	440,441	43	175,551
Estadounidenses	419	2,622,577	426	2,560,797	539	3,225,627
Otras	43	198,113	47	230,561	39	146,209
Total	2,753	15,488,577	2,764	16,416,275	1,774	8,797,124

Cargueros Automatizados

DOS DE LOS barcos de carga más automatizados del mundo están haciendo travesías regulares a través del Canal actualmente en viajes rápidos entre Japón, la costa occidental de los Estados Unidos y Nueva York. Son ellos el *Kinkasan Marú* y el *Kasugasan Marú*, barcos gemelos de la Línea Mitsui.

El *Kinkasan Marú* fue construido el año pasado como el primer barco carguero automatizado del mundo de su tamaño. El *Kasugasan Marú*, que regresó a través del Canal en diciembre en la segunda etapa de su primer viaje, tiene facilidades de automatización que han sido desarrolladas en una escala más amplia. Este barco tiene completas facilidades automatizadas en sus tres sistemas principales; cubierta, maquinaria y electricidad, haciendo posible su operación con una tripulación de menos de 35 hombres.

Ambos barcos han reducido tiempo en la travesía entre Japón y Nueva York y han superado unas pocas marcas para este viaje. La United Fruit Co., que atiende a los barcos de esta línea, dice que ellos se detienen aquí para reavituallarse y algunas veces para cargamento.

Transatlánticos Que Serán Convertidos

LOS TRANSATLANTICOS de pasajeros *Himalaya* y *Orcades* de la Línea del Pacífico y Oriental, serán convertidos este año en navíos de una clase, de acuerdo con informes procedentes de los círculos navieros. El *Himalaya* hará su primera travesía después de la conversión en noviembre de 1963 y el *Orcades* a principios de 1964. Ambos transatlánticos de pasajeros hacen viajes ocasionales a través del Canal en sus travesías alrededor del mundo.

Muy Grande Para el Canal

UNA COMPAÑIA japonesa constructora de barcos terminó recientemente otro barco petrolero que nunca podrá transitar por el Canal. Se trata del *Nissho Marú*, que fue botado al agua en julio pasado y comenzó su primer viaje hacia Kuwait en octubre. Con un tonelaje bruto de más de 130,000 toneladas, el barco es el petrolero más grande del mundo y se considera que tiene el máximo de tamaño posible para operar con seguridad en los terminales existentes. 954 pies de largo, tiene una viga de 141 pies, un tonelaje bruto de 56,431 y a pesar de su tamaño, puede viajar a 16 nudos.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO EN DICIEMBRE

	1962	1961
Comerciales	947	938
Gobierno de los EE. UU.	40	8
Gratis	9	7
Total	996	953
PEAJES °		
Comerciales	$4,984,677	$4,871,708
Gobierno de los EE. UU.	194,245	28,487
Total	$5,178,922	$4,900,195
CARGA °°		
Comerciales	5,422,391	5,901,604
Gobierno de los EE. UU.	78,760	20,914
Gratis	39,354	49,576
Total	5,540,505	5,972,094

° Incluye los peajes de todas las embarcaciones pequeñas y de alta mar.

°° Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Nuevo Servicio de Viajes

CON LA INAUGURACION de un nuevo servicio de la Línea Columbus entre Australia y los puertos del este de los Estados Unidos, un buen número de nuevos barcos se convertirán en clientes regulares del Canal. De acuerdo con un anuncio hecho en Nueva York, la Línea Columbus iniciará el nuevo servicio con la salida de Nueva York del *Cap Vilano,* un moderno y rápido navío a motor, a mediados de febrero.

El *Cap Vilano* será seguido por la salida de su barco gemelo, el *Cap Norte,* un mes más tarde, y luego por el *Cap Frío* y por último el *Cap Blanco.* Con estos cuatro navíos, la Línea Columbus ofrecerá viajes mensuales.

Regresa el "United States"

EL INMENSO y lujoso transatlántico *United States* hará su segunda visita al Canal el 28 de febrero como parte de una travesía por el Caribe. El gigantesco barco atracó en Cristóbal en la última temporada de viajes sin dificultad alguna y estuvo un día mientras sus cientos de pasajeros hicieron recorridos por ambos lados del Istmo. Con su largo de 990 pies, el *United States* abarca casi uno de los muelles de Cristóbal.

Otros navíos que deben llegar aquí en febrero son el *Homeric* de la Home Line el 10 de febrero; el *Hanseatic* de la Hamburg Atlantic Line el 6 de febrero y el 25; el *Bremen* de la North German Line el 28 de febrero; y el *Stella Polaris* el 28 de febrero.

El transatlántico de lujo de la Canadian Pacific, el *Empress of England* llegó ayer por un día de visita a Cristóbal.

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	2º Trimestre del Año Fiscal				
	1963			1962	Promedio de Tránsitso 1951–55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Embarcaciones comerciales:					
De alta mar	1,439	1,314	2,753	2,764	1,774
Pequeñas°	45	43	88	128	267
Total	1,484	1,357	2,841	2,892	2,041
Embarcaciones del Gobierno Estadounidense: °°					
De alta mar	46	49	95	43	148
Pequeñas°	24	15	39	52	71
Total	1,554	1,421	2,975	2,987	2,260

° Embarcaciones de más de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.

°° Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.

CANTIDADES APARECEN EN TONELAJE BRUTO

Del Pacífico al Atlántico

Producto	2º Trimestre, Año Fiscal 1963		
	1963	1962	Promedio de Tránsitos 1951–55
Menas, varias	1,845,254	1,932,940	1,033,433
Madera	875,659	770,143	880,696
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	575,719	523,315	149,132
Trigo	113,073	407,950	439,626
Azúcar	598,046	476,042	205,431
Alimentos enlatados	264,583	241,010	327,338
Nitrato de soda	168,545	221,011	327,635
Alimento de pescado	252,397		
Bananos	249,480	282,305	199,495
Metales, varios	276,307	288,566	184,663
Productos de alimentos refrigerados (no incluye frutas frescas)	224,456	161,645	125,660
Café	98,424	89,389	55,757
Oleaginosas	100,870	72,178	24,015
Hierro fabricado y acero	216,169	94,200	47,896
Pulpa de madera y productos	102,450	114,560	46,525
Demás productos	1,271,490	1,608,328	743,080
Total	7,232,922	7,283,582	4,790,382

Del Atlántico al Pacífico

Producto	2º Trimestre del Año Fiscal		
	1963	1962	Promedio de Tránsito 1951–55
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	2,573,482	2,201,928	901,706
Carbón y coque	1,204,084	1,657,415	594,946
Hierro fabricado y acero	315,295	412,248	415,441
Fosfatos	505,660	410,623	181,170
Maíz	352,986	120,832	31,270
Frijoles de soya	539,320	374,596	128,551
Metales (chatarra)	369,570	1,067,321	14,645
Trigo	159.931	192,659	26,711
Algodón	108,596	98,388	70,788
Papel y productos de papel	96,737	100,993	97,333
Menas, varias	186,129	205,717	17,259
Maquinaria	116,912	99,754	74,768
Harina	79,708	49,717	13,442
Productos químicos, varios	126,187	155,971	44,132
Metales (varios)	128,044	101,511	42,135
Demás productos	1,393,014	1,883,020	1,352,444
Total	8,255,655	9,132,693	4,006,741

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6134

El Peaje más Alto y Bajo

El super-tanquero de 860 pies de eslora y 104.5 de baos, ORION HUNTER, desplaza 60,300 toneladas, y pagó el peaje record de $30,446.10 cuando transitó el Canal el pasado mes de enero.

A su vez el oceanógrafo ALBERT H. OSHIVER, pagó el peaje mínimo de 45 centavos al cruzar a nado de las Esclusas de Gatún a Gamboa el 29-30 de diciembre, 1962. El Jefe Arqueador Robert E. Medinger lo registró como de 5 pies 5 pulgadas de eslora, y 1 pie 3 pulgadas de baos, 1 pie de profundidad y aproximadamente un décimo de tonelada de desplazamiento. No pagó los 90 centavos por tonelada por no haber cruzado la esclusa.

LOS REGISTROS del Canal de Panamá muestran que el año calendario de 1962 se distinguió no solamente por razón de haberse colectado los peajes más alto y más bajo (véanse gráficas) sino también por el cargamento más grande en una sola nave cuando, el 13 de octubre, el *Ore Meteor* pasó por el Canal con 44,900 toneladas largas de mineral de hierro, procedente de Chile con destino a Baltimore.

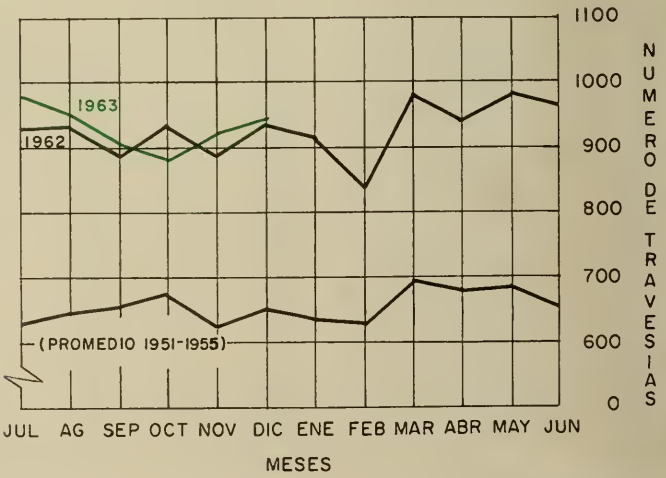
El peaje, empero, subió solo a $10,836, muy por debajo de $30,446.10 cubiertos por el *Orion Hunter*. Ello se debe al sistema de cotizar el peaje sobre la potencialidad remunerativa de la nave.

Otra novedad consistió en la aparición de buques de carga en grueso, diseñados para llevar carbón hacia el Japón, transportando hierro o grano a su retorno. Dos de ellos, el *Nini* y el *Sonic*, transitaron el Canal con entre 40 y 45 mil toneladas de carbón, más del doble de la llevada por una sola nave anteriormente.

La excedencia de barcos como secuela de la crisis de Suez se hace patente en el más bajo factor de carga desde 1936, en naves que transitan el Canal. Durante los primeros 6 meses del año fiscal de 1963 el tránsito y peaje ascendieron aproximadamente en 4 por ciento, a despecho de haber disminuido en un 6 por ciento la carga.

Antes del *Orion Hunter, el peaje* comercial más elevado había sido pagado por el *Sinclair Petrolore*, que el 20 de diciembre de 1959 pagó $28,021.50. Al acorazado *Missouri* se cotizó el peaje más alto de nave de guerra, $28,838.00. El record de tonelaje bruto lo tiene el *Bremen* con 51,731 toneladas brutas. El *Orion Hunter* es de 39,287 toneladas brutas.

El 6 de agosto el *Seatown*, de la Refinería Panamá, hizo dos cruces: cargado con gasolina el uno y en lastre el otro.

El primer petróleo cargado con aceite crudo de Venezuela con destino a la nueva refinería en Nicaragua transitó el Canal en noviembre.

El *Ore Meteor* mantuvo el record de carga hasta que su gemelo, el *Ore Saturn*, cruzó el Canal el 15 de enero con 46,265 toneladas largas de mineral de hierro, en tránsito de Chile para Baltimore. Este carguero tiene capacidad para 50,000 toneladas de carga, y es el de mayor desplazamiento entre los buques mercantes que hayan cruzado el Canal.